2e CONGRÈS NATIONAL DE NAVIGATION INTÉRIEURE

NANCY — 26-27-28 Juillet 1909

VI

L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

RAPPORT

PAR

M. A. TIRMAN, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat

PARIS

IMPRIMERIE BERGER ET CHAUSSE

20, rue Geoffroy-l'Asnier

—

1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
913

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

2e CONGRÈS NATIONAL DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Nancy — Juillet 1909

L'HYPOTHÈQUE FLUVIALE

M. A. TIRMAN

SOMMAIRE

I. — Origines de l'hypothèque fluviale :
1° Législation en vigueur.
2° Travaux préparatoires de la loi de 1885.
3° Proposition de loi de M. Plichon.
4° Examen par une Commission interministérielle.
5° Etudes juridiques sur la question.
6° Etat de la législation étrangère.
II. — Examen économique de l'hypothèque fluviale :
1° Avantages et inconvénients du crédit.
2° Avis des Chambres de commerce.
3° Avis des représentants de la batellerie.
III. — Examen juridique et pratique de l'hypothèque fluviale :
A) **Constatatien de la propriété des bateaux.**
§ 1er Constatation de l'état civil des bateaux.
§ 2 Caractère obligatoire des déclarations.
§ 3 Service chargé de recevoir les déclarations.
§ 4 Formes suivant lesquelles seront constatés les actes.
§ 5 Force probante des mentions portées sur les registres.
§ 6 Taxes dues pour l'accomplissement des formalités.
B) **Fonctionnement du régime hypothécaire.**
§ 1er Bateaux qui peuvent être hypothéqués.
§ 2 Mode de constitution et de constatation des hypothèques.
§ 3 Créances privilégiées.
§ 4 Prêts sur titre.
§ 5 Formes et conditions d'exécution des droits des créanciers hypothécaires.
C) **Répression des fraudes.**

L'extension de l'hypothèque aux bateaux naviguant sur les fleuves, rivières et canaux, l'institution d'une « *hypothèque fluviale* », est une de ces questions d'ordre économique et juridique qui, avec une certaine périodicité, reviennent en discussion... sans jamais aboutir.

Nous avons seulement l'intention d'indiquer quelles sont les origines et quel est l'état actuel de la question, quels sont les avantages et les inconvénients que présentent l'institution projetée, quels sont les droits et les obligations qui en découleraient pour la batellerie.

Le Congrès qui comprend les représentants les plus autorisés de la Navigation intérieure, appréciera si les avantages l'emportent sur les inconvénients, si l'importance des droits à acquérir justifie l'assujettissement à de nouvelles obligations.

I. — Origines de l'Hypothèque fluviale

L'hypothèque, d'après la définition juridique est un droit de *préférence* et de *suite* sur un bien affecté à l'acquittement d'une obligation. Aux termes de l'art. 2118 du Code civil « sont seuls susceptibles d'hypothèques les *biens immobiliers* qui sont dans le commerce et leurs accessoires réputés *immeubles* » et l'art. 2119, reproduisant textuellement une maxime de nos anciennes coutumes, précise que *les meubles n'ont pas de suite par hypothèque*. Mais, dans l'article suivant, le Code civil de 1803 déclarait qu'il n'était rien innové aux dispositions des lois *maritimes* concernant les *navires et bâtiments de mer*. Le code de commerce de 1807 prévoyait déjà que les *navires et autres bâtiments de mer*, bien que meubles, étaient *affectés* aux dettes du vendeur et spécialement à celles que la loi déclarait privilégiées. Allant plus loin, et suivant l'exemple donné, en 1854, par la législation anglaise, une loi du 10 décembre 1874 a créé l'hypothèque sur les navires.

La loi de 1874, comme le Code de commerce, n'a visé que les bâtiments de mer, à l'exclusion des bateaux de navigation intérieure. Cependant, depuis longtemps, les représentants du commerce demandaient que la situation juridique des bateaux de rivière et le régime de la navigation intérieure soient fixés par nos lois.

Déjà, lors de la consultation des tribunaux de cassation et d'appel, des tribunaux et conseils de commerce sur le projet du Code de commerce (1), le Tribunal de Rouen présentait les observations suivantes : « Ce titre n'a pour objet que les « navires et autres bâtiments de mer. Mais il y a une navigation intérieure... Le « tribunal pense qu'il est nécessaire de régulariser en même temps cette branche « importante de la fortune publique, de l'assujettir comme ci-devant au même « régime à la différence que les voyages sur les rivières et canaux n'étant ni si « longs, ni si périlleux qu'en mer, on peut donner à l'*affectation* plus de latitude ».

De son côté, le « tribunal, conseil et bureau de commerce » de Toulouse s'exprimait ainsi : « Nous espérions trouver à la fin du livre second quelque titre relatif aux rivières et canaux qui circulent dans l'intérieur de la République. Si. « dans le temps, il a été nécessaire de faire des lois relatives au commerce mari- « time, on a reconnu la même nécessité pour les rivières ; en conséquence, il a été « fait des règlements qui fixent l'ordre de la navigation. Il est du plus grand intérêt « pour le commerce de l'intérieur que ces règlements fassent partie du code ».

Ces observations, présentées en l'an XI de la Première République, n'ont presque rien perdu de leur actualité dans la 39e année de la Troisième République !

(1) V. Derôme, de l'Hypothèque fluviale, p. 36 et suiv.

A la vérité, les pouvoirs publics se sont préoccupés de l'intérêt que pouvait présenter le développement des voies navigables. L'Etat s'est imposé — c'est-à-dire a imposé aux contribuables — de très lourds sacrifices pour doter le pays d'un réseau de 13.000 kilomètres de voies navigables, qui étend ses ramifications sur une grande partie de territoire, met en communication l'Océan et la Méditerranée, unit nos grands fleuves et les relie aux voies navigables de Belgique et d'Allemagne. Il a, dans le cours d'un siècle, consacré seize cents millions à l'amélioration du régime des fleuves et rivières et à la construction des canaux. Il s'est efforcé, par une loi toute récente du 3 décembre 1908, de faciliter la connexion des voies d'eau et des voies de fer. Il a supprimé tous les droits de navigation intérieure et permis aux mariniers d'utiliser *gratuitement* les voies navigables entretenues aux frais du Trésor.

L'Etat a fait beaucoup, mais il n'est pas allé jusqu'au bout de sa tâche. S'il a soumis la batellerie à des règles de police, s'il a précisé ses obligations, il n'a pas fixé son état de droit, il ne lui a pas donné le régime juridique qui lui permettrait d'obtenir du crédit et de se procurer des capitaux pour améliorer ses moyens d'actions qui sont restés singulièrement primitifs à une époque où l'industrie et le commerce ont pris un merveilleux essor.

L'organisation d'un régime hypothécaire pour la batellerie d'intérieur a été envisagée dès 1882, lors de la révision de la loi de 1874 sur l'hypothèque maritime, revision qui fut consacrée par la loi du 10 juillet 1885. La question s'était, à cette époque, nettement posée de savoir s'il convenait de soumettre à un même régime les bateaux de rivière et les bâtiments de mer. La Commission qui s'occupait alors, au ministère des Travaux publics de l'organisation de la statistique de la navigation intérieure avait estimé que, « eu égard, d'un côté, à la difficulté et à la nou- « veauté des questions engagées, et, de l'autre, à l'indifférence relative des intéres- « sés, il y aurait lieu de ne pas retarder le vote de la loi sur l'hypothèque maritime « pour y introduire une extension qui n'est pas mûre ; mais de faire immédiate- « ment de l'hypothèque fluviale l'objet d'un projet de loi distinct qui serait étudié « avec les délais et peut-être les enquêtes que comportent une pareille matière ».

Le rapporteur à la Chambre avait également écarté l'extension de l'hypothèque aux bateaux de navigation intérieure, pour ne pas retarder une réforme dont le seul objet était de réviser la législation en vigueur sur l'hypothèque maritime.

Au Sénat, M. Dupuy de Lôme reprit la question et déposa un amendement tendant à rendre l'hypothèque applicable aux bateaux de navigation intérieure et chargeant du service des inscriptions hypothécaires, aux lieu et place des agents des douanes, les agents des ponts et chaussées, commissionnés pour constater le mouvement de la circulation sur les voies navigables et en dresser la statistique. La Commission du Sénat ne crut pas pouvoir trancher la question et son rapporteur, M. Barne, en explique la raison en ces termes :

« La Commission, dès le début de ses travaux et à diverses reprises, a dû se préoccuper d'une autre question d'une importance capitale : celle de savoir s'il ne serait pas possible d'introduire dans la loi nouvelle la faculté d'hypothéquer les bateaux de toute nature employés à la navigation sur les canaux, étangs, fleuves et rivières.

« La navigation intérieure de la France est, depuis longtemps, l'objet des préoccupations légitimes du Gouvernement et des Chambres ; elle se pratique au moyen d'un matériel déjà très important et dont le développement doit nécessairement s'accroître avec la réalisation des travaux projetés, ou en cours d'exécution, pour compléter le réseau de nos voies navigables, appelées à rendre de si grands

services pour le transport des marchandises qui ne peuvent supporter l'application des tarifs élevés des chemins de fer.

« La Commission est unanimement convaincue des avantages sérieux qu'il y aurait à doter aussi les entreprises de transport par eau, de la faculté de trouver les ressources pécuniaires qui leur sont indispensables, au moyen *d'hypothèques* consenties sur leur matériel flottant.

« Plusieurs de nos honorables collègues se sont faits les interprètes énergiques des vœux formulés à cet égard dans de nombreuses pétitions.

« Mais la Commission s'est trouvée en présence de deux obstacles sérieux.

« Aucune hypothèque n'est possible sans que la propriété de l'objet qui en est grevé soit établie d'une façon certaine. Pour la batellerie fluviale, il n'existe aucune *administration analogue* à celle de la douane qui constate les transmissions de propriété des navires. Sans cette garantie, l'hypothèque ne peut offrir aucune espèce de sécurité.

« D'autre part, la tenue et la conservation des registres hypothécaires confiées aussi, pour les navires, à la douane, exigeraient une autre organisation pour le matériel de la batellerie qui circule ordinairement en dehors du rayon où cette administration est établie.

« La Commission a longtemps espéré que MM. les ministres des Finances et des Travaux publics pourraient lui fournir un projet de service propre à être admis dans la loi pour la création de l'hypothèque fluviale, soit à l'aide du personnel des *Ponts et Chaussées*, qui tient actuellement une *statistique* du matériel flottant sur les canaux, étangs, fleuves et rivières, soit par une extension des attributions des conservateurs des hypothèques sur les immeubles. Ceux-ci ont le double soin de constater les mouvements de la propriété foncière par les registres de transcriptions, et de faire toutes les opérations relatives aux inscriptions, à leurs renouvellements et à leurs *radiations*. Mais après plusieurs conférences, et malgré le vif désir exprimé par MM. les ministres de permettre à la Commission de compléter son œuvre, aucun projet n'a pu encore être produit, et pour ne pas retarder indéfiniment le dépôt de son rapport, la Commission a dû renoncer à introduire, dans la proposition de loi soumise à son examen, l'hypothèque fluviale, espérant d'ailleurs que le Gouvernement ne négligera rien pour réaliser une innovation dont la nécessité s'impose à sa sollicitude ».

M. Barne terminait son rapport par ce vœu : « La Commission espère que « la batellerie fluviale ne sera pas soumise à attendre longtemps encore l'exten- « sion, à son profit, des avantages accordés au commerce maritime ».

Plus récemment, en 1895, M. Plichon reprenait la question et déposait sur le bureau de la Chambre une proposition de loi sur « le régime hypothécaire de la batellerie fluviale ». Cette proposition, renvoyée à l'examen d'une Commission parlementaire, fit l'objet d'un rapport au fond déposé le 16 décembre 1896. Les conclusions favorables de ce très intéressant rapport dû à M. Plichon furent adoptées en première lecture par la Chambre des députés. Mais, le ministre des Travaux publics demanda à la Chambre de surseoir à la seconde délibération pour que le projet puisse être étudié par une Commission extra-parlementaire. Dans ce but, il constitua, en 1897, une Commission interministérielle comprenant des fonctionnaires des Travaux publics, des Finances, de la Justice et du Commerce, et des représentants des intéressés. Cette Commission, dans son rapport de 1898 exposait les moyens d'organiser le régime hypothécaire de la batellerie.

Tout ce travail resta vain, la proposition de loi ne put être définitivement votée avant la fin de la législature, et elle devint caduque.

En 1903, M. Monis, à la tribune du Sénat rappelait l'attention du Gouvernement sur le projet de 1885, « qui paraît avoir sombré dans l'oubli d'un quart de siècle ». « Il n'est pas possible, disait-il, de développer cette industrie des trans« ports sur les canaux sans que l'on donne une bonne fois cette loi sur l'hypothèque « fluviale, instrument de crédit indispensable ».

Hors du Parlement, le régime hypothécaire de la batellerie d'intérieur était l'objet d'études et de discussions dans divers congrès. La question était examinée en 1902, au premier Congrès du Sud-Ouest navigable tenu à Bordeaux. Elle était traitée dans une communication de M. Fraissingea, professeur de droit commercial au deuxième Congrès tenu, en 1903, à Toulouse, et dans des rapports des délégués Allemands et Italiens au dixième Congrès de Navigation intérieure, tenu, en 1905, à Milan (1).

Enfin, dans une thèse soutenue, en 1908, devant la Faculté de droit de Paris, M. Derôme (2) examinait le problème de l'hypothèque fluviale, il en suivait le développement historique, exposait l'état de la législation et démontrait la possibilité d'instituer le régime hypothécaire de la batellerie d'intérieur. Cette étude, très documentée, apporte une contribution importante à la solution de la question.

Pendant que cette question restait posée en France, elle recevait à l'étranger une solution.

Aux Pays-Bas, le Code de commerce de 1838, modifié par la loi du 8 juillet 1874 permit de constituer une sorte d'hypothèque sur les bateaux de navigation intérieure, en les affectant au gage des créances conventionnelles. Cet engagement, constaté par une inscription, comporte un droit de suite et de préférence.

Dans le Royaume-Uni, d'après le *Merchant Shipping Act* du 25 août 1894, les bateaux d'intérieur qui sont enregistrés dans les livres de la douane des ports peuvent être mort-gagés, c'est-à-dire être l'objet d'un transfert de propriété qui deviendra effectif si la créance n'est pas éteinte à l'échéance.

En Allemagne (3), les villes hanséatiques de Hambourg et de Brême, dans les actes de 1880-1890, autorisèrent l'inscription sur les « Registres des Navires » des hypothèques, puis sur les bateaux de navigation intérieure. Le Code civil de l'Empire fixa le régime juridique de la navigation intérieure et permit d'hypothéquer les bateaux de rivières qui sont inscrits sur les « Registres de commerce ».

Enfin, en Belgique, une loi très récente du 9 septembre 1908, sur la navigation maritime et la navigation intérieure règle avec précision le mode de constitution de constatation et de réalisation des hypothèques prises sur les bateaux d'intérieur.

Tandis que les législations néerlandaise, anglaise, allemande et belge organisent, avec des modalités diverses, le régime hypothécaire de la batellerie fluviale, ce régime n'a pu encore être constitué en France où son établissement est réclamé depuis plus de vingt-cinq ans. L'hypothèque fluviale ne répond-elle pas à un véritable intérêt économique, ou son institution se heurte-t-elle à d'insurmontables difficultés ? C'est ce que nous nous proposons de rechercher.

(1) Voir Rapports de MM. Berlingieri, Frola, de Sanctis et Kisker.
(2) *De l'Hypothèque fluviale*, par Paul Derôme, Paris 1908.
(3) Voir Rapport de M. Kisker au X[e] Congrès de Navigation Intérieure 1905.

II. — Examen économique de la question.

L'hypothèque, — qu'elle soit foncière, maritime ou fluviale — a, pour objet de donner au créancier des sûretés et de procurer du crédit à l'emprunteur, en lui permettant de trouver des capitaux à des conditions raisonnables.

Dans toutes les manifestations de l'activité économique, le législateur s'est efforcé de développer le crédit : au profit des commerçants ; il a organisé le nantissement des fonds de commerce et institué le système des warrants ; au profit des agriculteurs, il a créé les warrants agricoles et développé les institutions de crédit agricole ; au profit des armateurs, il a instauré l'hypothèque maritime et organisé le crédit maritime.

Les manifestations du crédit sont diverses ; elles revêtent différents noms, mais, en réalité, le crédit a toujours le même caractère; il est l'expression de la confiance que l'emprunteur inspire au prêteur et cette confiance se mesure à l'importance des sûretés que l'emprunteur peut offrir.

Le marinier, ne pouvant offrir aucune sûreté, ne dispose d'aucun crédit, il reste isolé et ne doit compter que sur son propre capital.

Certes, le crédit, par les séduisantes tentations qu'il offre, mène trop souvent le débiteur à la ruine et il n'est pas sans danger de donner au marinier des facilités d'emprunt dont il pourra abuser. Il en est du crédit fluvial comme de toutes les institutions : elles valent ce que valent les hommes et leur faiblesse n'est qu'une manifestation de la faiblesse humaine.

Mais, si le crédit peut engendrer des abus et nuire à ceux-là même qu'on veut servir, il n'est pas contestable que le crédit a procuré d'inappréciables bienfaits en provoquant, d'un côté, l'épargne et, de l'autre, la mise en valeur de capitaux qui ont vivifié l'industrie, l'agriculture et le commerce.

La situation de l'industrie des transports par eau est-elle donc si différente que le crédit ne présente pas pour elle la même utilité que pour tout autre industriel. Sans doute, l'industrie des transports par eau s'exerce dans des conditions toutes particulières. Mais ces conditions n'enlèvent pas au crédit son intérêt. Au contraire.

En effet, tandis que l'industrie, en général, se concentre en de puissantes entreprises dotées de capitaux considérables, l'industrie des transports par eau reste extrêmement divisée. Il serait superflu d'exposer le mode actuel d'exploitation des voies navigables. Tous savent combien sont nombreux ceux qui, de leurs deniers, font construire la péniche qui sera, pour eux et leur famille, l'unique habitation, l'unique patrimoine et l'unique instrument de travail.

Rappelons seulement que sur les 15.300 bateaux recensés en 1907, deux cinquièmes appartenaient à des bateliers n'ayant qu'un bateau et le conduisant eux-mêmes ; un cinquième comprenait des bateaux appartenant par groupes de deux ou trois au même propriétaire qui, presque toujours, conduit l'un d'eux ; un dixième seulement était constitué par des groupes d'une vingtaine ou d'un plus grand nombre de bateaux appartenant à des entreprises importantes.

Le marinier qui a mis tout son avoir dans l'acquisition d'un bateau n'a généralement pas grande ambition ; ses aspirations sont limitées aux faibles moyens dont il dispose ; il ne cherche guère à perfectionner son outillage, à améliorer le mode de traction ou de propulsion, ni à augmenter son matériel naval, ni à le renouveler en substituant aux bateaux de petit tonnage aux formes archaïques, des

bateaux aux lignes plus effilées offrant moins de résistance : la traction et la dimension aussi grandes que le permettrait le gabarit des écluses. Il se contente du peu qu'il a parce qu'il ne peut avoir davantage, et sa routine est empreinte d'une certaine philosophie.

Ce marinier qui possède une péniche est, du reste, dans une certaine mesure, un privilégié. Beaucoup de mariniers l'envient et ne pourront jamais réaliser le rêve de leur vie, d'être propriétaire et maître d'un bateau ! Ainsi le développement de la flotte fluviale reste nécessairement limité, le matériel et le mode de traction surannés, le transporteur par eau gagne péniblement sa vie avec un outillage préhistorique et le rapport entre l'énorme capital d'établissement affecté aux voies navigables et le produit d'exploitation fait ressortir un coefficient d'utilisation des plus médiocres.

Il en est ainsi parce que la transformation, ou seulement l'amélioration de tout outillage, exige des capitaux et que l'industriel — quelles que soient les perspectives d'avenir — ne trouve de capitaux qu'en offrant au prêteur de sérieuses garanties.

Alors que l'industriel peut, grâce au crédit, installer l'outillage nécessaire à la mise en marche de son usine, acquérir les matières premières qu'il mettra en œuvre, payer ses ouvriers, produire, s'enrichir et, par cet accroissement de production et de richesse, contribuer à la prospérité du pays, le marinier reste désemparé sans crédit et sans appui financier. Il ne peut recourir à un emprunt ni pour acquérir un bateau, ni pour fournir un cautionnement en garantie de l'exécution de contrats de transports à long terme, ni pour se constituer un fonds de roulement.

Pourquoi négliger plus longtemps ce marinier ? Pourquoi ne pas éveiller son ambition en lui donnant le moyen de la réaliser, stimuler son initiative latente en lui montrant la possibilité de faire mieux et de gagner davantage ? Pourquoi le priver de la faculté de recourir au crédit et de se procurer, lui aussi, les capitaux qui lui sont indispensables pour créer ou perfectionner son outillage, les capitaux dont il tirera sa fortune en facilitant la circulation générale des richesses?

Ce crédit, ces capitaux indispensables, le marinier les trouvera le jour où il affectera son bateau à la garantie de sa créance, en constituant une hypothèque sur son bateau fluvial, comme le propriétaire du navire de haute mer fait constituer une hypothèque sur son bâtiment.

L'hypothèque fluviale serait utile non seulement aux mariniers isolés, mais aussi aux Compagnies de navigation intérieure. Sans doute, elles offrent assez de surface pour trouver aujourd'hui des capitaux, mais elles se procureraient ces capitaux à de meilleures conditions, si elles pouvaient affecter leur matériel naval à la garantie de la créance des obligataires.

Disposant de plus de capitaux, les Compagnies pourraient développer leur outillage, accroître leurs services, et améliorer les conditions générales des transports.

Au surplus, les Chambres de Commerce, admirablement placées pour connaître les besoins de la navigation intérieure, se sont, en majorité, prononcées en faveur de l'extension de l'hypothèque aux bateaux d'intérieur.

Sur 60 Chambres de commerce consultées en 1905, à la demande de la Com-

mission de la Chambre des députés, quarante-quatre ont formulé un avis favorable (1), six ont déclaré qu'elles n'avaient aucun intérêt dans la question (2).

Deux seules se sont déclarées hostiles au projet (3).

Les représentants de la Batellerie, consultés par la Commission interministérielle de 1897 se sont aussi prononcés en faveur de l'hypothèque fluviale.

A la vérité, ils n'ont pas mis grand empressement à répondre à la circulaire qui leur était adressée. Quatorze seulement ont répondu sur 78 collectivités ou personnalités consultées et choisies parmi 1° les compagnies de navigation et associations constituées dans l'intérêt de la navigation ; 2° les entrepreneurs de transports, affréteurs, maîtres de marines, etc. ; 3° les compagnies d'assurances et toutes mutuelles d'assurances ; 4° les agents des douanes.

A une époque où les clameurs des turbulents forcent l'attention des pouvoirs publics et la détournent parfois des grands intérêts du pays ; à une époque où tous réclament à tort et à travers, les mariniers font preuve d'une réserve excessive. Cette apparente indifférence a été la véritable cause de l'échec de l'amendement Dupuy de Lome, de 1882 et elle a été un des principaux motifs de l'ajournement indéfini de la proposition Plichon.

La question est posée dans l'intérêt de la Batellerie et c'est à ses représentants qu'il appartient, en définitive, de dire s'ils désirent étendre sa capacité juridique, augmenter ses droits et supporter les obligations qui en sont le corollaire.

III. — Examen juridique et pratique de la question.

L'institution d'une hypothèque sur les bateaux soulève, ou plutôt soulevait deux objections : l'une d'ordre juridique, l'autre d'ordre pratique.

On pouvait d'abord, soutenir que juridiquement l'hypothèque est un droit réel pesant sur les immeubles et qu'il n'est pas possible de donner au créancier un droit de suite sur les meubles dont la propriété se transmet par la simple tradition en vertu de l'adage : « en fait de meubles, possession vaut titre ». Mais comme on l'a vu, les lois de 1874-1885 ont permis la constitution d'hypothèques sur les navires de mer et il n'y a pas d'obstacle juridique qui s'oppose à l'extension de l'hpothèque aux bateaux fluviaux.

Une autre objection était formulée contre l'hypothèque fluviale. Les bateaux de navigation intérieure étant presque tous construits sur des types semblables sinon identiques, il est très difficile de les différencier et de les reconnaître entre les mains de leurs propriétaires successifs. Cette objection beaucoup plus grave a arrêté les rédacteurs de la loi de 1885. Si elle n'arrêtait pas M. Plichon, elle l'obligeait à organiser toute une procédure nouvelle.

Depuis l'époque où s'élaborait la loi de 1885, depuis le dépôt de la proposition de loi de M. Plichon, un fait considérable s'est produit : une Convention internationale, conclue le 4 février 1898 entre la France, l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, a fixé les règles suivant lesquelles les bateaux de navigation inté-

(1) Agen, Angers, Angoulême, Auxerre, Bar-le-Duc, Bayonne, Béthune, Bourges, Calais, Cambrai, Carcassonne, Châlons-sur-Marne, Chambéry, Dijon, Douai, Dunkerque, Elbeuf, Evreux, Gray, Le Havre, Honfleur, Lille, Lorient, Mâcon, Marseille, Montpellier, Nancy, Nantes, Narbonne, Nevers, Paris, Reims, Rennes, Roanne, Rochefort, Roubaix, Rouen, Saint-Quentin, Sedan, Toulouse, Tours (Troyes et Valence).

(2) Amiens, Caen, Grenoble, Le Mans, Orléans et Saint-Etienne.

(3) Besançon et Bordeaux.

rieure devraient être immatriculés et jaugés. Et un décret du 1er avril 1899, rendu pour l'application de cette convention, a précisé ces règles. Il dispose notamment qu'aucun bateau ne pourra naviguer sans être muni d'un certificat constatant qu'il a été immatriculé et jaugé dans un des bureaux d'immatriculation créés à cet effet. Le certificat d'immatriculation, qui doit être conservé à bord, énonce, entre autres indications : le bureau d'immatriculation, la lettre ou les lettres et le numéro d'immatriculation, le nom ou la devise du bateau, le nom et le domicile du propriétaire, le type auquel appartient le bateau, son système de construction et le chantier sur lequel il a été construit, ses caractéristiques générales, longueur, largeur, jauge ; sur les plaques de jauge, à la poupe du bateau et sur les parties les plus durables de la coque, sont inscrits les lettres du bureau d'immatriculation, le numéro d'immatriculation et la lettre initiale du pays d'origine.

Ces règles, édictées dans un intérêt de police, peuvent servir grandement la batellerie en donnant un corps certain à l'hypothèque.

Non seulement les bateaux sont immatriculés officiellement, mais ils sont en fait, suivis, dans leurs déplacements. Quelles que soient leurs ressemblances, ils sont connus et différenciés. Des journaux spéciaux de navigation intérieure mentionnent la nature de leur chargement, signalent leur passage aux écluses, annoncent leur arrivée dans les ports. Il n'est donc pas aussi facile qu'il le paraît de les démarquer, de les « dénationaliser » et l'acheteur, même étranger, ne manquera pas de s'assurer de leur origine.

Dès lors, il n'y a plus d'obstacle absolu à la *constitution* de l'hypothèque fluviale.

Des solutions diverses s'offrent à l'esprit : on peut appliquer dans ses grands traits le système de notre droit civil sur l'hypothèque foncière, ou étendre purement et simplement aux bateaux d'intérieur, le régime de l'hypothèque maritime, ou bien encore créer un régime qui, tout en s'inspirant des règles adoptées pour les navires de mer, tienne compte de la nature spécial des bateaux de rivière. C'est cette dernière solution qui aurait nos préférences.

D'une part, en effet, le système de notre Code civil, complété par la loi du 23 mars 1855, sur les transcriptions, est loin d'être parfait. Il a le grave tort de n'organiser qu'un système de publicité incomplet qui ne renseigne pas exactement les tiers sur la situation juridique de l'immeuble. Au lieu d'ouvrir un compte à chaque propriété, il ouvre un compte à chaque propriétaire réel ou apparent qui hypothèque ou aliène un immeuble, il ne mentionne pas les mutations par décès, il ne laisse pas trace des hypothèques légales et des privilèges, si bien que l'acquéreur ou le créancier hypothécaire est obligé de se livrer à des recherches compliquées et qu'il n'est jamais sûr de n'avoir pas été induit en erreur. Ce système, déjà très grave pour la propriété foncière, serait inadmissible pour les navires.

L'hypothèque maritime ne présente pas les mêmes défectuosités, mais sur bien des points les dispositions ne cadrent pas avec les conditions dans lesquelles s'exerce la navigation intérieure.

Nous croyons donc qu'il n'est pas possible de procéder par simple référence à la loi de 1885, mais qu'il vaut mieux édicter dans un texte spécial les règles spéciales à l'hypothèque fluviale. Ce sont ces règles que nous nous efforcerons de dégager.

A. — Constatation de la propriété des bateaux. — La qualité primordiale d'un bon régime hypothécaire, c'est la publicité qui renseignera exactement et à

tous moments les tiers intéressés sur la situation juridique exacte de la propriété qui peut faire l'objet d'une hypothèque.

En la matière qui nous occupe, les questions qui se posent ont trait aux points suivants :

1° Constitution de l'état civil des bateaux d'intérieur ;
2° Caractère facultatif des obligations et déclarations ;
3° Service chargé de la tenue des registres.
4° Forme dans laquelle les transcriptions sont opérées ;
5° Force probante des mentions portées au registre ;
6° Taxes dues pour l'accomplissement des formalités.

§ 1er. — *Constitution de l'état civil des bateaux.* — Il faut en premier lieu, identifier le bateau en constituant son état civil qui comprend deux éléments bien distincts : la définition du bateau et la détermination de son véritable propriétaire.

L'un des éléments de cet état civil, l'identité matérielle du bateau, est aujourd'hui constatée dans les conditions les plus satisfaisantes, puisqu'elles ont été arrêtées d'un commun accord entre les pays que joignent les voies navigables.

L'autre élément, la propriété, n'est pas constaté officiellement ; les indications portés à cet égard sur les registres d'immatriculation n'ayant que la valeur de simples renseignements.

Il est donc nécessaire d'organiser une procédure pour « authentiquer » le véritable propriétaire du bateau.

Ce propriétaire, une fois déterminé, il faudra suivre le bateau entre les mains des propriétaires successifs et noter toutes les aliénations ou mutations dont il serait l'objet.

De même, les démembrements de propriété, constitution d'usufruit, constitution d'hypothèque qui réduisent la valeur du gage, devront être consignés.

Cet état civil doit être dressé et tenu à jour dans des conditions telles qu'à tous moments les tiers puissent reconnaître le bateau, en connaître exactement le propriétaire et savoir s'il est franc et quitte de toutes charges.

§ 2. — *Caractère facultatif ou obligatoire des déclarations.* — L'immatriculation du bateau, qui énonce ses caractéristiques et permet de le reconnaître est aujourd'hui obligatoire. Faut-il rendre également obligatoire les déclarations de propriété et de mutation de propriétés, ou ne rendre ces déclarations obligatoires que pour ceux-là qui veulent recourir à l'hypothèque ?

La proposition Plichon rendait l'inscription obligatoire. La commission interministérielle de 1897 pensait, au contraire, que l'établissement de la propriété des bateaux devrait être « complètement facultatif ». Elle estimait que cet établissement « ne pouvait être réalisé sans des formalités d'une nature assez complexe et, dans tous les cas onéreuses, qui imposeraient à la batellerie fluviale, si elles étaient imposées indistinctement à tous les propriétaires de bateaux, une charge hors de proportion avec le but à atteindre », attendu qu' « on ne saurait admettre *a priori* que ceux qui auraient recours à l'hypothèque seraient bien nombreux ».

La loi allemande du 20 mai 1898 (§ 9) et la loi belge du 9 septembre 1908 (art. 3) donnent à l'enregistrement le caractère facultatif.

Quelle que soit l'autorité de ces avis, quelle que soit la valeur des exemples fournis par la législation étrangère, quelles que soient nos tendances personnelles, qui nous pousseraient à simplifier la réglementation, et à laisser à chacun la plus

grande somme de liberté, nous croyons que, si l'on veut réellement organiser le régime hypothécaire de la batellerie sur des bases solides, il est indispensable de dresser un état civil complet de la batellerie. A notre avis, les déclarations de propriété devraient être obligatoires pour les bateaux d'intérieur comme elles le sont pour les navires de mer.

L'hypothèque est, en effet, inséparable de la propriété et, pour connaître exactement le propriétaire actuel du bateau, il faut avoir suivi le bateau entre les mains de ses divers propriétaires et avoir constaté les mutations successives dont il est l'objet (1).

Si la déclaration de propriété n'était faite qu'au moment de la constitution de l'hypothèque et pour les besoins de cette constitution, il serait à craindre que des fraudes ne soient commises et il faudrait, pour identifier à ce moment le véritable propriétaire, recourir à des formalités qui retarderaient les inscriptions hypothécaires et l'effet utile qu'on en attend.

Contre le caractère obligatoire, on a invoqué, d'une part, les formalités longues et coûteuses qui en résulteraient et d'autre part, la médiocrité des intérêts en cause.

Il ne semble pas impossible, comme nous le verrons, de simplifier les formalités et les intérêts en cause ne sont pas sans importance si l'on envisage la question dans toute son ampleur.

Nous ne contestons pas que le rapport entre le nombre des bateaux en service et le nombre des hypothèques consenties sera vraisemblablement assez faible. Mais ce ne sont pas seulement les créanciers hypothécaires qui ont intérêt à connaître le véritable propriétaire d'un bateau, ce sont les acquéreurs, ce sont les affréteurs, ce sont tous ceux qui veulent traiter et qui n'ont d'autre moyen aujourd'hui d'être renseignés que la commune renommée.

Nous voudrions que l'établissement du Grand-Livre de la Batellerie servît non seulement à l'institution du régime hypothécaire, mais qu'il donnât une base certaine aux mutations, aux démembrements de propriété, aux transactions dont les bateaux peuvent être l'objet.

§ 3. — *Service chargé de la tenue des registres.* — Pour les bateaux de mer, c'est le service des douanes qui est chargé de la tenue des registes hypotécaires dans chaque port d'immatriculation, et cette désignation est logique, puisque l'Administration des douanes est déjà chargée de tenir le registre de déclarations de construction et soumissions de francisation des bâtiments de mer. Il ne saurait être question de charger de la tenue des registres hypothécaires fluviaux le service des douanes qui n'intervient nullement dans les opérations de la navigation intérieure.

M. Plichon proposait de créer un corps de fonctionnaires spéciaux, les « conservateurs des hypothèques fluviales » qui auraient siégé dans quatre bureaux dépendant du Ministère des Travaux Publics : Paris, Lyon, Nantes et Bordeaux. Il n'apparaît vraiment pas que le besoin se fasse sentir d'augmenter le nombre des fonctionnaires.

La Commission interministérielle, tenant compte de l'immatriculation postérieure au projet Plichon, proposait de charger de la tenue des registres hypothécaires de bateaux les conservateurs des hypothèques, dans les douze villes de

(1) Voir en se sens Derôme, *loc. cit.*, p. 121.

France où sont établis les bureaux d'immatriculation. Cette solution serait certainement préférable à la création de services nouveaux.

Nous préférerions toutefois confier cette mission au service des Ponts et Chaussées qui centralise tous les renseignements sur la navigation intérieure, qui enregistre actuellement les déclarations d'immatriculation, qui reçoit même communication de « toutes les pièces de nature à déterminer l'origine de propriété du bateau », et qui est aussi qualifié pour enregistrer les hypothèques fluviales que le service des douanes l'est pour enregistrer les hypothèques maritimes.

A cette désignation, nous verrions le grand avantage de simplifier les formalités. Le batelier n'aurait affaire qu'à un seul et même bureau où seraient concentrés tous les renseignements concernant la batellerie. Il ne serait pas obligé de se transporter d'abord dans le bureau des Ponts et Chaussées pour y faire immatriculer son bateau conformément au décret de 1889, puis au bureau du conservateur des hypothèques pour y faire transcrire son titre de propriété.

Cette procédure n'aggraverait pas sensiblement la réglementation actuelle ; elle la compléterait. En effet, l'immatriculation prescrite par le décret du 1er avril 1899 a été rendue obligatoire à l'époque même où la question de l'hypothèque fluviale était à l'étude ; elle était représentée avec juste raison comme le préambule nécessaire de la réforme proposée. La première partie a été réalisée, la seconde reste à accomplir.

Nous n'ignorons pas que la désignation du service des Ponts et Chaussées pour la tenue des registres se heurte à une très sérieuse opposition de l'Administration même des Ponts et Chaussées (1). En 1882, la Commission de statistique avait considéré qu' « on ne saurait confier l'immatriculation aux agents préposés aux « jaugeages, sans dénaturer leur rôle, troubler leur service normal, imposer à « l'Etat une organisation dispendieuse pour avoir des bureaux et un personnel « sédentaire, enfin sans entraîner des responsabilités qui devraient être garanties « par un cautionnement, si l'on n'aime mieux les faire remonter à l'Etat ».

La Commission interministérielle de 1898 ne s'était pas montré davantage favorable à l'attribution des fonctions de conservateur aux agents des Ponts et Chaussées.

Certaines objections formulées en 1882 ont perdu de leur force et les autres peuvent être réfutées.

En premier lieu, il n'y a plus à se préoccuper de « l'organisation dispendieuse de bureaux et d'un personnel sédentaire », puisque ces bureaux existent et fonctionnent normalement depuis dix ans.

En second lieu, il n'y a pas de raison d'opposer l'objection de la spécialisation de services aux agents des Ponts et Chaussées plus qu'aux agents des Douanes. Ils sont moins étrangers au monde de la batellerie que les conservateurs des hypothèques foncières.

Reste l'objection tirée de la responsabilité financière encourue. Les conservateurs des hypothèques sont responsables, dit-on, des erreurs commises et leur cautionnement répond de leur solvabilité : si l'on voulait charger de ce service les agents des Ponts et Chaussées, il faudrait aussi leur imposer un cautionnement et faire peser sur eux une responsabilité financière inadmissible.

Qu'il nous soit permis de penser que cette responsabilité coûte très cher aux intéressés, car, en compensation de la responsabilité financière, le Gouvernement

(1) M. Derôme (*loc. cit.*, p. 125) se prononce également contre l'extension d'attribution des agents des Ponts-et-Chaussées.

alloue des traitements singulièrement élevés et il s'en récupère en augmentant les frais d'actes. Il serait préférable de distinguer la responsabilité professionnelle et la responsabilité financière : la responsabilité professionnelle s'affirmant, si des fautes ou des négligences graves ont été commises, par des sanctions disciplinaires ; la responsabilité financière étant couverte au moyen d'un fonds commun d'assurance, constitué à l'aide d'une faible dîme, moins lourde que les frais d'actes.

Le fonds d'assurance ou de garantie n'est pas une innovation en matière hypothécaire. Il a été institué en Australie pour indemniser les propriétaires ou détenteurs de droits réels lésés par la procédure de purge et pour dédommager les tiers du préjudice causé par les erreurs ou les fautes professionnelles du *Registrar General* qui exerce des fonctions analogues à celles de notre conservateur des hypothèques, mais qui n'encourt pas la même responsabilité. Les appels au fonds de garantie sont, paraît-il, très rares. En 1871, dans la colonie de Victoria, la caisse contenait un million et n'avait encore remboursé que 11.500 francs. Dans le Queensland, il n'y avait eu qu'un cas d'indemnité (1).

§ 4. — *Formes suivant lesquelles seront enregistrés les actes concernant les bateaux.* — Dans sa proposition, M. Plichon prévoyait la tenue de trois registres : 1° un registre pour l'immatriculation des bateaux ; 2° un registre pour la transcription des actes translatifs de propriété ; 3° un registre pour l'inscription des hypothèques et privilèges. Ces trois registres devaient être tenus par les *Conservateurs des hypothèques fluviales.*

La Commission de 1897 adoptait la même division de registres. Seulement, le premier registre d'immatriculation existant déjà, elle le laissait entre les mains des agents des Ponts et Chaussées, tandis que la tenue des deux autres registres pour la transcription des actes translatifs de propriété et l'inscription des hypothèques était confiée aux conservateurs des hypothèques.

La tenue de trois registres complique les écritures, facilite les erreurs et rend les recherches plus longues. En effet, la mention des mutations et des inscriptions hypothécaires devra nécessairement être complétée par des indications sur les caractéristiques des bateaux, soit par une reproduction des mentions qui figurent au registre matricule, soit par un numéro renvoyant à ce registre. Les employés devront confronter les registres et les intéressés, avant de traiter, devront se reporter aux trois registres pour s'assurer de l'identité du bateau, de son propriétaire actuel, de l'état des inscriptions hypothécaires. Cette vérification sera d'autant plus compliquée que les trois registres seront répartis entre deux services tout à fait distincts et nécessairement jaloux de leurs attributions.

Il nous semblerait plus simple de ne tenir dans chaque circonscription qu'un seul recueil. Le registre actuel d'immatriculation tenu par les agents des Ponts et Chaussées deviendrait un volume du « Grand-Livre de la Batellerie ». Chaque bateau aurait son feuillet, sur lequel seraient consignés en regard de ses caractéristiques, le nom de son propriétaire, les actes translatifs de propriété, les inscriptions hypothécaires.

Il serait délivré au propriétaire un titre reproduisant textuellement toutes les mentions portées au registre. Chaque fois qu'une aliénation, une hypothèque ou un démembrement de propriété serait consenti, chaque fois qu'une mutation de propriété se produirait, avis en serait donné au bureau d'immatriculation et

(1) Voir Daim. Le système Torrens. Alger 1885, p. 26.

mention serait faite de ces actes, par analyse sommaire, tout à la fois sur le registre et sur le titre.

Ainsi, sans déplacement, en présentant seulement son titre, le propriétaire pourrait à tout instant renseigner sur sa situation juridique les tiers qui auraient, en outre, la faculté de consulter les registres d'immatriculation.

Ce mode de constatation s'écarte de la procédure instituée en France par la loi du 23 mars 1855 pour la transcription en matière de propriété foncière. Il se rapproche du système foncier en vigueur en Allemagne, en Autriche et en Suisse, où le registre terrier donne l'état civil de la propriété. Il s'inspire surtout du système qui fut essayé avec succès, en Australie, vers 1855, par sir Robert Torrens et qui a été appliqué en Tunisie par une loi du 5 juillet 1885.

Sous l'empire de cette législation, les droits réels ne sont créés et transmis qu'à partir de leur inscription sur les livres fonciers et — comme dans le droit romain et dans nos anciennes coutumes de nantissement — à la suite d'une déclaration de *dessaisine* devant le fonctionnaire chargé d'opérer l'inscription.

Nous n'irions pas aussi loin, car l'application d'une telle règle bouleverserait les principes de notre droit. Conformément à l'article 1583 du Code civil, la vente continuerait à être « parfaite par le seul consentement des parties »; mais elle ne serait opposable aux tiers que dès l'instant où elle serait transcrite.

Ainsi le respect dû à la volonté des parties se concilierait avec la sauvegarde des intérêts des tiers.

§ 5. — *Force probante des mentions portées sur le registre.* — Le registre ne doit pas fournir au public de simples renseignements, il doit fixer la situation juridique de la propriété et faire foi de ses énonciations. Il importe donc que l'authenticité des déclarations soit certaine.

Le conservateur, sans s'ériger en juge, ne doit les enregistrer qu'après avoir procédé à une vérification.

A cet égard deux périodes sont à distinguer : la première qui correspond à la période transitoire, dans laquelle les propriétaires actuels affirmeront leur propriété ; la seconde, qui correspond à la période d'exécution, dans laquelle les actes successifs portant transmission du démembrement de la propriété seront constatés.

La vérification de l'authenticité de la déclaration des propriétaires actuels est l'opération la plus délicate. Le batelier devra joindre à sa déclaration les titres justificatifs de la propriété. A défaut de titre, il serait admis, comme en matière maritime, à faire sous serment une déclaration devant le juge.

Cette première déclaration ne serait pas enregistrée séance tenante. Il en serait délivré récépissé et il serait organisé un système de publicité tel que la déclaration soit portée à la connaissance de tous et puisse au besoin être discutée. Cette publicité pourrait résulter d'insertions faites dans les journaux spéciaux de navigation, d'affiches apposées sur le bateau, dans les principaux ports et à certaines écluses. Si aucune opposition n'était formulée dans un délai à déterminer, la déclaration serait enregistrée et le titre de propriété serait délivré. Si, au contraire, des réclamations se produisaient, le propriétaire, ou se prétendant tel, devrait les faire trancher et ce n'est qu'après la solution des litiges par les juges compétents, que le bureau d'immatriculation procéderait à l'enregistrement.

Les transmissions successives, les démembrements de propriété devraient être prouvés par des actes qui pourraient, d'ailleurs, être rédigés sous seings privés. Ces transmissions résultent d'une vente volontaire, d'une vente judiciaire,

d'une donation, d'une mutation par décès et il est facile de faire la preuve de ces actes.

§ 6. — *Frais de transcription.* — Les taxes perçues devraient correspondre, d'une part, à la rémunération du service rendu, d'autre part, à la constitution d'un fonds de garantie.

La procédure instituée est assez simple, elle n'exige pas d'écritures compliquées et ne paraît pas devoir entraîner à de lourdes charges. Les frais du service qui seront réduits au minimum pourront facilement, dans la période normale d'exécution, être couverts par les intéressés.

Au début, toutefois, pendant la période transitoire, la constitution de l'état civil des 15.000 bateaux existants, les mesures de publicité et les frais qui en résulteront exigeront peut-être l'ouverture d'un crédit.

Quant au fonds de garantie, destiné à réparer les erreurs ou les fautes commises, la taxe sera graduée d'après les résultats de l'expérience. Si, comme il est permis de l'espérer, il ne se commet pas de fraudes, elle pourra être très facile. L'exemple que nous donnent les colonies australiennes est, à cet égard, très instructif et démontre pratiquement combien le système Torrens, basé sur le double principe de la publicité et de la légalité, concilie largement l'utilité et la justice.

B) Fonctionnement du régime hypothécaire. — Ayant posé les règles générales suivant lesquelles sera constitué l'état civil des bateaux et seront constatés les aliénations, les mutations, les démembrements de propriété, il nous reste à indiquer comment fonctionnera plus spécialement le régime hypothécaire. Pour ce faire, nous examinerons quels bateaux peuvent être hypothéqués, suivant quelles formes sera constituée et constatée l'hypothèque, quelles créances seront privilégiées, comment le propriétaire pourra gager un emprunt sans hypothéquer son bateau, et enfin dans quelles conditions les créanciers hypothécaires pourront exercer leurs droits.

§ 1. — Bateaux sur lesquels une hypothèque peut être constituée.

La loi du 10 juillet 1885 stipule, dans son article 36, que les bâtiments de mer de 20 tonneaux et au-dessus « seront seuls susceptibles d'hypothèques ».

La proposition Plichon fixait primitivement cette limite pour les bateaux d'eau douce à 100 tonneaux, limite que la commission de la Chambre réduisait à 50 tonneaux.

La loi belge fixe la limite inférieure à 25 tonneaux et la loi allemande détermine la limite, non d'après la capacité brute du bateau, mais d'après sa puissance de transport : cette limite est de 15.000 kilog si le bateau est muni d'un propulseur, sinon elle est de 20.000 kg.

Ni la capacité brute du bateau (qui, d'ailleurs, pour les bateaux d'intérieur, s'exprime en tonnes métriques de mille kilogrammes et non en tonneaux comme pour les navires de mer), ni sa capacité de transport ne fournit un criterium de sa valeur. Des remorqueurs, dont la capacité nette est presque nulle, des petites vedettes munies de puissants moteurs ont une valeur bien plus considérable qu'un grand chaland ou qu'une péniche.

La Commission de 1897 ne fixait aucune limite inférieure. Elle considérait comme susceptible d'hypothèques tous les bateaux immatriculés administrativement et nous croyons que cette solution est la bonne.

Mais faut-il, pour les bateaux d'intérieur comme pour les bâtiments de mer,

prévoir l'hypothèque non seulement sur les bateaux immatriculés, mais encore sur les bateaux en construction ? Le crédit est précisément utile pendant la construction et pendant les premières années d'exploitation et il y aurait, certes, intérêt à permettre au marinier de constituer hypothèque au moment de la mise en chantier. Il trouverait ainsi plus facilement des capitaux et le constructeur, plus sûr d'être payé qu'avec son privilège actuel, lui consentirait des conditions plus avantageuses.

L'hypothèque serait, en ce cas, précédée d'une déclaration faite au bureau d'immatriculation dans la circonscription duquel le bateau est en construction. Comme pour les navires de mer, elle mentionnerait l'emplacement de la mise en chantier, indiquerait la longueur de la quille et approximativement les autres dimensions ainsi que le tonnage présumé. Une déclaration ultérieure devrait, d'ailleurs, compléter et, au besoin, rectifier cette première déclaration.

§ 2. *Mode de constitution et de constatation de l'hypothèque.* — Notre régime foncier prévoit l'hypothèque contractuelle, l'hypothèque légale et l'hypothèque judiciaire. Seule, l'hypothèque contractuelle est soumise à la double règle de la publicité et de la spécialité. Les hypothèques légales sont générales et occultes. Elles atteignent indistinctement tous les immeubles et ne sont pas transcrites sur les registres. Ce système est détestable. Il est essentiel que l'hypothèque soit spéciale à un immeuble — ou meuble — donné et surtout qu'elle soit publique.

L'hypothèque maritime a ces qualités, elle ne peut résulter que d'une convention et elle est nécessairement transcrite. Cette règle est celle qu'il conviendrait d'appliquer à l'hypothèque fluviale.

Le contrat, rédigé par écrit, pourrait être l'acte sous seing privé.

Le bateau d'intérieur ayant, en général, une valeur infiniment moindre que les bateaux de mer, il n'y a pas lieu de prévoir l'hypothèque sur une portion du bâtiment. L'ypothèque porterait normalement sur le bateau, muni de ses agrès, de ses machines et de ses accessoires.

Dès la présentation du contrat au bureau d'immatriculation, l'hypothèque serait, séance tenante, inscrite sur le registre, au feuillet réservé au bateau et sur le titre de propriété ; de telle sorte que le propriétaire ne puisse, soit consentir sur son bateau des hypothèques successives qui excéderaient la valeur, soit tromper un acquéreur en touchant indûment le prix de la vente.

Le rang des hypothèques serait nécessairement déterminé par la priorité des inscriptions.

L'hypothèque conserverait sa valeur, jusqu'à ce qu'elle ait été radiée soit du consentement des parties, soit en vertu d'une décision de justice.

Le droit hypothécaire ne pourrait être transmis sans que mention en soit faite sur le registre et sur le titre.

§ 3. *Créances privilégiées.* — Les créanciers hypothécaires priment, en principe, tous les autres créanciers. Toutefois, nos lois reconnaissent à certains créanciers chirographaires un droit supérieur à celui des créanciers hypothécaires.

Il est toujours dangereux d'admettre qu'un débiteur après avoir engagé son bien pour l'acquit d'une dette déterminée, puisse diminuer la valeur des sûretés consenties en contractant de nouvelles dettes. Mais il est des frais faits pour les salaires de l'équipage, pour l'entretien ou la réparation du bateau qu'il est légitime de rembourser avant de désintéresser les créanciers hypothécaires, car ces dépenses ont été faites pour l'utilisation ou la conservation du bateau hypothéqué.

§ 4. *Prêts sur titre.* — L'hypothèque est un instrument un peu lourd pour se procurer des capitaux pendant un court délai. Le système de la double inscription sur registre et sur titre permettrait au propriétaire du bateau d'emprunter sans faire prendre d'inscription hypothécaire. Il pourrait, en effet, se faire consentir une sorte d'avance sur titre, en remettant son titre au prêteur qui le garderait en gage jusqu'au remboursement de la créance. Ainsi, le crédit de l'emprunteur ne serait pas ébranlé, aucune trace de prêts ne restant sur le registre et le prêteur serait complètement à couvert, puisque le propriétaire dessaisi de son titre ne pourrait consentir ni aliénation, ni hypohèque.

Le régime hypothécaire fluvial ainsi établi serait, d'ailleurs, avantageusement complété par l'organisation du crédit fluvial, au moyen de la constitution de caisses locales et de caisses régionales de prêt mutuel sur hypothèques ou sur titre.

§ 5. *Forme et condition d'exécution des droits des créanciers hypothécaires.* — Pour assurer le respect des droits des créanciers hypothécaires, il est nécessaire d'instituer une procédure de purge, de contrainte, d'adjudication. Il suffit, à cet égard, de s'inspirer des règles appliquées à l'hypothèque maritime.

Pour purger, l'acquéreur du bateau hypothéqué adresse une notification aux créanciers inscrits qui peuvent requérir la mise aux enchères, comme en matière foncière.

La saisie est notifiée au propriétaire, et elle est transcrite sur le registre. Elle est suivie d'un jugement qui fixe les jour, lieu et conditions de l'adjudication annoncée par voie d'affiches.

Il est bien évident que la saisie n'atteindra que le bateau et non les marchandises qu'il transporte, mais encore faudrait-il que la loi détermine les conditions dans lesquelles s'exécutera le contrat de transport sur un bateau saisi. L'immobilisation du bateau pendant la procédure nécessairement longue de l'adjudication causerait un grave préjudice au commerce et il serait très utile de pouvoir différer la réalisation jusqu'à l'exécution du transport. Un séquestre pourrait au besoin être constitué pour sauvegarder les intérêts des créanciers.

Il serait essentiel également de déterminer les conditions dans lesquelles s'exécuteraient les droits des créanciers hypothécaires français à l'étranger et de préciser comment se concilieront ces droits avec les droits des créanciers chirographaires dans les pays étrangers traversés par le bateau.

La détermination d'un régime de droit international, tranchant les conflits de législation qui peuvent surgir, serait un grave obstacle si les pays étrangers avec lesquels nous échangeons des bateaux, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, n'avaient déjà institué l'hypothèque fluviale. C'est la France qui, pour sauvegarder les intérêts des créanciers chirographaires français, fait aujourd'hui obstacle à l'exécution des droits des créanciers hypothécaires sur les bateaux belges, néerlandais ou allemands, naviguant en France.

Le jour où elle aura également institué l'hypothèque fluviale, elle pourra adhérer à une entente internationale qui complètera la convention de 1898 et fixera, à charge de réciprocité, les conditions d'exécution des droits des ressortissants de chaque pays sur les navires hypothéqués.

C) Répression des fraudes. — Il ne suffit pas de régler le fonctionnement normal d'un système, il faut se prémunir contre les abus toujours possibles et

réprimer les fraudes dont le propriétaire serait victime comme aussi celles dont il se rendrait coupable.

L'établissement d'un Grand Livre de la Batellerie énonçant la situation juridique de chaque embarcation rendra presque impossible la vente frauduleuse de bateau commise par un employé infidèle ou par un locataire malhonnête. Sur ce point, l'organisation projetée donne plus de sécurité dans les transactions que le régime actuel, puisque l'acquéreur prudent ne traitera pas sans s'être fait présenter le titre de propriété et sans avoir consulté le registre.

Mais il faut prévoir le cas de vol ou de perte du titre individuel, signe extérieur de la propriété. Il suffira d'appliquer à cette catégorie de titres les règles du droit commun concernant les titres nominatifs de valeurs mobilières.

Enfin, il est nécessaire de prévoir les fraudes engendrées par l'institution même de l'hypothèque. Après s'être fait consentir un important prêt garanti par une hypothèque ou par la remise du titre, le propriétaire sans scrupule, peut, sorti de France, vendre son bateau, à des étrangers. C'est une fraude que paraissent faciliter la mobilité des bateaux et leur grande ressemblance dans les divers types auxquels ils se rattachent presque tous.

Il est à espérer que de telles pratiques n'entreront pas dans les mœurs. Indépendamment du sens moral avec lequel il faut heureusement compter, il est des obstacles matériels qui s'y opposeront. Comme nous l'avons vu, le régime international d'immatriculation constate l'identité matérielle des bateaux français, belges, néerlandais et allemands, les journaux de navigation constatent leurs déplacements, les registres prévus constateront leur popriété ; si bien que le bateau ne peut changer de place sans être signalé et qu'il ne pourra changer de propriétaire, sans que mention en soit faite sur le titre et sur le registre. Dans ces conditions l'acquéreur de bonne foi ne risque guère d'être trompé, et l'acquéreur agissant de complicité ne pourra se dissimuler longtemps.

Cependant, comme il convient toujours de prévoir l'exception, la loi devrait édicter, contre le débiteur malhonnête qui cherche à soustraire son bateau à l'exécution de l'hypothèque, des peines analogues à celles qui, dans notre droit actuel, frappent le propriétaire du navire de mer qui se rend coupable du même fait.

Les nations voisines qui ont institué l'hypothèque fluviale ont un tel intérêt à se prémunir contre les fraudes, qu'il sera vraisemblablement assez facile de conclure une entente internationale permettant d'atteindre et de réprimer les délits, dans quelque pays qu'ils soient commis.

En résumé, nous pensons que, dans l'état de la réglementation internationale et de la législation étrangère, il est actuellement possible d'instituer, en France, un régime hypothécaire sur les bateaux d'intérieur comme sur les bâtiments de mer.

Nous compléterions l'identification technique et matérielle du bateau, aujourd'hui obligatoire, par son identification juridique. Chaque bateau aurait son état civil sur lequel seraient enregistrés, non seulement les hypothèques, mais tous les actes de propriété.

Un seul et même personnel serait chargé de constater l'identité du bateau et de le suivre entre les mains de ses propriétaires successifs, en notant les mutations et démembrements de propriété dont il serait l'objet.

Dans chaque circonscription actuelle d'immatriculation, un seul et même

registre mentionnerait, à une page distincte, sous le numéro matricule de chaque bateau, les diverses étapes de sa carrière. De chaque feuillet, une copie conforme serait dressée et remise au propriétaire, elle constituerait son titre de propriété. Constamment tenue à jour, fidèle copie du registre, elle renseignerait toujours et à tous moments les tiers sur la véritable situation juridique du bateau.

Nous avons exposé les arguments qui peuvent être invoqués pour ou contre l'extension de l'hypothèque aux bateaux d'intérieur, nous avons indiqué le droit et les obligations qui en découleraient, afin que le Congrès puisse, en complète connaissance de cause, formuler un avis sur l'opportunité de l'institution.

S'il en admet le principe, il lui appartiendra de se prononcer sur les conditions d'exécution. Nous n'avons pas la prétention d'avoir trouvé la forme définitive que doit revêtir l'hypothèque fluviale. Nous nous sommes efforcés seulement de dégager les règles qui doivent présider à son organisation, et nous avons cherché à préciser les éléments du problème. La solution comporte des modalités diverses. L'essentiel est de donner une base solide à l'hypothèque et à toutes les transactions sur les bateaux, en organisant un système de publicité tel que quiconque, à un moment quelconque, puisse exactement connaître la situation juridique d'un bateau nettement identifié, son véritable propriétaire et les droits réels dont il est grevé.

A cette condition seule, le marinier disposerait d'un instrument de crédit non seulement des emprunts hypothécaires d'une certaine durée, mais pour des avances sur titre à court terme.

A la faveur de ce crédit, la batellerie d'intérieur pourrait et devrait améliorer son matériel naval et constituer un outillage industriel perfectionné. Puissamment outillée, elle serait en mesure, non pas d'engager contre la voie de fer une lutte ruineuse, mais de coopérer à l'organisation des transports et, par cette coopération féconde, d'élargir le marché national.

Paris-Juin 1909.

A. Tirman.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 116076
BIBLIOTECA